**Vabariigi Valitsuse ministeeriumite vahelise komisjoni ja ELVL läbirääkimiste delegatsiooni transpordi ja teede töörühma KOOSOLEKU PROTOKOLL**

25.september 2024. a

Koosoleku koht: Ministeeriumide ühishoone, Suur-Ameerika 1, Ruumis Kadakas / TEAMS

Koosoleku algus kell 14.00, lõpp kell 15.30

Juhatas: Indrek Gailan, ELVL töörühma esimees, Tallinna Transpordiameti juhataja

Protokollis: Julia Bergstein, Kliimaministeeriumi teede valdkonnajuht.

Osalesid:

# ELVL delegatsiooni liikmed:

ELVL töörühma esimees – Indrek Gailan, Tallinna Transpordiameti juhataja, [indrek.gailan@tallinnlv.ee](mailto:indrek.gailan@tallinnlv.ee)

Jaan Tarmak, Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti juhataja, [jaan.tarmak@tallinnlv.ee](mailto:jaan.tarmak@tallinnlv.ee)

Einar Vallbaum, Viru Nigula vallavanem [einar.vallbaum@viru-nigula.ee](mailto:einar.vallbaum@viru-nigula.ee)

Meelis Kukk, Pärnu abilinnapea, [meelis.kukk@parnu.ee](mailto:meelis.kukk@parnu.ee)

Sven Tarto, Nõo valla ehitus- ja majandusosakonna juhataja, [sven.tarto@nvv.ee](mailto:sven.tarto@nvv.ee)

Indrek Pikk, Saue valla teede spetsialist, [indrek.pikk@sauevald.ee](mailto:indrek.pikk@sauevald.ee)

Rein Haak, Tartu linnamajanduse osakonna juhataja, [rein.haak@tartu.ee](mailto:rein.haak@tartu.ee)

Aare Rüütel, Saaremaa Vallavolikogu liige, [aare@kadunud.ee](mailto:aare@kadunud.ee)

Kalle Toomet, ELVL nõunik, [kalle.toomet@elvl.ee](mailto:kalle.toomet@elvl.ee)

Kliimaministeerium:

# Julia Bergstein, Teede valdkonna juht

Margus Tähepõld, veonduse ja liikluse valdkonna juht

Eduard Kärstna, teede ja raudteeosakonna peaspetsialist

# Regionaal- ja Põllumajandusministeerium:

# Mart Uusjärv, Kohalike omavalitsuste poliitikaosakonna juhataja

# Sulev Liivik, Kohalike omavalitsuste finantsjuhtimise osakonna juhataja

Andres Ruubas, Ühistranspordi osakonna juhataja

Transpordiamet:

Mehis Leigri, Teevara osakonna juhataja

Siim Vaikmaa, Liiklusjuhtimiskeskuse juhataja

# **Koosoleku heakskiidetud päevakord:**

1. Ühistranspordireformi tegevused ja ajakava

2. Kohalike omavalitsuste ruumiandmekogude liidestamise võimalused rakendusega Tark Tee.

3. Arutelu: Ühistranspordi rajakasutuse automaatse järelevalve võimalused ja rakendamine.

**Arutelu ja otsused:**

Koosoleku alguses informeeris ELVL nõunik Kalle Toomet, et RES 2025-2028 läbirääkimiste tulemusena kohalike teede hoiuks kavandatud maht jäi samaks. ELVL transpordi ja teede töörühma ettepanekud vaadatakse üle ning esitatakse uuendatud ettepanek 2025. aasta kevadel.

**1 . Ühistranspordireformi tegevused ja ajakava.**

Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi Ühistranspordi osakonna juhataja Andres Ruubas tegi ülevaate liikuvusreformi tegevustest, ajakavast ja aga ka takistustest selle elluviimisel kavandatud mahus.

2025. aastal oli plaanis tihendada Tallinna Tartu ja Tallinna Narva vahelisi rongiliiklust, siis Tallinn Narva suunal tihendamist ei toimu, samuti ajatatakse järgmisel aastal Lääne-Harju ning Saaremaa piloot, peamiseks põhjuseks on ühistranspordi alarahastamine. 2025 aasta riigieelarve puudujääk ühistranspordile on 47 miljonit eurot.

Ühispileti realiseerimine reisija jaoks Harjumaa ja Tallinna bussiliinidel ning Elroni rongiliinidel seisab hetkel soodustuste (tasuta sõit maakonna liinidel õpilastele ja eakatel, kuid Elronis on nendel sõitjate gruppidel pilet) ühtlustamise taga.

Ühtlustamist veab Põhja-Eesti ÜTK, kuid teeb seda koostöös REM-i, Elroni ja Tallinna linnaga.

**Otsus:** Informatsioon võeti teadmiseks.

**2. Kohalike omavalitsuste ruumiandmekogude liidestamise võimalused rakendusega Tark Tee.**

ELVL tõstatas küsimus, kuidas on KOVidel võimalik läbi rakenduse Tark Tee edastada liiklusinfot erinevatele maanteeliikluse navigatsiooni rakendustele, aga samuti saada nende kaudu tee kasutajate poolt edastatud informatsiooni ja andmeid.

Transpordiameti teevara osakonna juhataja Mehis Leigri ja liiklusjuhtimiskeskuse juhataja Siim Vaikmaa informeerisid, et liikluspiirangute ja tee sulgemiste lisamiseks on loodud Tark Tee iseteeninduskeskkond, mis on ette nähtud kasutamiseks lisaks riigiteedele ka kohalike teede osas.

Liiklusseaduse alusel antud määrusega[[1]](#footnote-1) on pandud teeomanikele kohustus esitada liikluspiirangud liiklusinfo rakenduses, milleks ongi TarkTee rakendus.

Rakenduse kasutamise eelduseks on, et KOVi teed on korrektselt kantud teeregistrisse (Tark Tee on liidestatud Teeregistriga). Täna ka mitmed KOVid kasutavad edukalt Tark Tee iseteeninduskeskkonda. Samuti on võimalus andmete sisestamise kohustus panna töövõtjatele/piirangute seadjatele (KOVile jääb siis siiski veel andmete valideerimise kohustus).

**Otsus:** ELVL eestvedamisel ja koostöös Transpordiametiga informeeritakse KOVe rakenduse Tark Tee kasutamise erinevatest võimalustest.

**3. Arutelu: Ühistranspordi rajakasutuse automaatse järelevalve võimalused ja rakendamine.**

Tallinna Transpordiameti juhataja, Indrek Gailaninformeeris, etTallinn katsetab pilootprojektina ühistranspordi rajakasutuse seiret nii statsionaarsete kui ka liikuvate kaamerate abi, et tuvastada ühissõidukiraja lubamatu kasutuse ulatust, et seejärel otsustada selle rakendamise vajalikkuse üle.

Kliimaministeeriumi veonduse ja liikluse valdkonna juht Margus Tähepõld informeeris, et ühistranspordiraja lubamatu kasutuse automaatkontrolli ja hoiatustrahvide rakendamise lubamise võimaldamiseks tuleb liiklusseaduse anda KOVile senisest laiemad automaatkontrolli õigused. Sellise muudatuse õigusliku- ja mõjuanalüüsi läbiviimiseks vajab Kliimaministeerium teostatavusanalüüsi st, et milline on süsteemi rakendamise tasuvus praeguse 40-eurose hoiatustrahvi ja kaamerate maksumuse puhul. Või milline oleks selle süsteemi rakendamisel optimaalne trahvisumma. Samuti paigaldavate kaamerate arv ja asukohad

**Otsus:** Tallinna Transpordiamet informeerib pärast pilootprojektide läbiviimist projekti tulemustest. Selgitab välja võimalikud tekkinud takistused ning realiseerimise otstarbekuse.

/allkirjastatud digitaalselt/

Indrek Gailan

Koosoleku juhataja

Protokoll edastati osapooltele kooskõlastamiseks 27. septembril 2024.

Protokolli kohta märkuseid ei laekunud.

**Transpordi ja teede töörühma ettepanekud**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **nr** | **Eesti Linnade ja Valdade Liidu ettepanekud ja selgitused** | **Ministeeriumi seisukoht** | **Töörühma kokkulepe, eriarvamused** |
| **ELVLi prioriteedid:** | | | |
|  | **Suurendada kohalike teede hoiuks ja tänavavalgustuse teenuse osutamiseks eraldavate vahendite mahtu.**  Kohalikud teed moodustavad Eesti teedest 40,6 protsenti. Kriisi­eelsel 2008. aastal eraldati kohalike teede hoiuks riigi­eelarvest 40 456 074 €, mida kriisist tulenevalt vähendati koguni 28%.  Viimasetel aastatel eraldatud toetuse summa 29,3 mln eurot on olnud sisuliselt alates 2013. aastast (väljaarvatud COVID meede 2020.a). Omavalitsususte läbirääkimiste delegatsioon, sh Tallinna linn Eesti Linnade ja Valdade Liidu liikmena, taotleb teehoiuks eraldatavate vahendite 2008. aasta taseme taastamist ja selle edasist suurendamist proportsionaalselt riigiteedele teehoiu-kavas kavandatud mahtude kasvule. Kriisijärgsel perioodil kuni aastani 2020 riigi poolt eraldatud vahendid teehoiu kulude katteks ei kata omavalitsuste tegelikku vajadust teehoiukulude katmiseks ja vajaliku teenustaseme täitmiseks.  [Riigi eelarvestrateegia 2024-2027](https://www.fin.ee/media/10465/download) (RES) ei kajasta avalikult kasutata­vate kohalike teede hoiu rahalisi vahendeid sõnaselgelt kavandatud, on vaid viidatud punktis 3.3.3 *Kohalike omavalitsuste eelarvepositsioon*, et majanduskulud (sh elamu- ja kommunaalmajandus) koosnevad peamiselt valla- või linnasisesest ühis­transpordist, valla teede ja linnatänavate korrashoiust, veevarustuse korraldamisest ning tänavavalgustusest. Kokku ulatus nende väljaminekute maht konsolideeritult tekkepõhiselt 2022. aastal 2,9 mld euroni (sh 0,1 mld eurot kohustuste tasumine).  Transpordi tulemusvaldkonna eesmärkide saavutamiseks on loodud transpordi programm, mis lähtub [Transpordi ja liikuvuse arengukavast 2021–2035](C://Users/teder4/Downloads/Transpordi%20ja%20liikuvuse%20arengukava%202021%E2%80%932035.pdf).  Liiklusohutusprogrammis 2016-2025 sätestatud eesmärgiks on vähendada liikluses hukkunute arvu ja raskelt vigastada saanute arvu kolme aasta keskmisena 2035. aastaks vastavalt kolmekümne ja 187- ni. Seatud vahe-eesmärgist 2022. aastal (46 ja 322) jääb tegelik tulemus kaugele (55 ja 367). Nende eesmärkide saavutamine ei ole realistlik ilma liiklusohutust oluliselt mõjutavate täiendavate tegevuste elluviimist.  Samas, juhtumipõhise toetuse eraldamisel ei arvestatud eelnevatel aastatel liiklusohutuse parandamise eesmärgil eraldatava toetusega teeületuskohtade ohutumaks muutmiseks vastavalt liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskavale.  Arvestades **Tallinna linna territooriumil kavandatavate suure­mahuliste tee-ehitustöödega**, nagu Lennujaama laiendus, Rail Baltic ja bussiterminali ehitus, Tallinna väike ringtee (Delta ühendustee), Peterburi mnt rekonstrueerimine, suurenevad oluliselt Tallinna linna läbivad liiklusvood, mille tagajärjel on vajadus suurendada teehoiukulusid teede seisundi tagamiseks. Nii Tallinna linnaosad kui Keskkonna- ja Kommunaalamet on viimase kahe aasta jooksul läbi viinud hanked teede hoolduse teostamiseks. Uute hooldushangete tulemusena on alates 2023. aastast teede hoolduse maksumus (koos linnaosadega) ca 22 000 000 eurot aastas.  Tänavavalgustuse teenuse osutamine on riiklike õigusaktide alusel kohalikele omavalitsustele pandud kohustus, mis on **tee seisundinõuete täitmiseks osutatav teenus.**  Majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määruse nr 92 „[Tee seisundi­nõuded](https://www.riigiteataja.ee/akt/115072015013?leiaKehtiv)“ § 6 lg 1 punkt 10 kohaselt peab paigaldatud valgustus pimeda ajal põlema. Tee omanik võib valgustust vähendada või välja lülitada, kui ta on täitnud tingimused ohutuks liiklemiseks. Määrus kehtestab nõuded teede seisundile, hooldusele ja valgustamisele pannes eeltoodud kohustused tee omanikele, ehk omavalitsustele. Teel asuvate rajatiste ja tehno­võrkude seisundinõuete täitmise eest vastutab nende omanik.  Suurendada kohalike teede hoiuks ja tänavavalgustuse teenuse osutamiseks eraldatavate vahendite toetuse mahtu 2025. a vähemalt **45,5 mln euroni + 12 mln eurot nn juhtumipõhiseks toetuseks**  2025.a 45,5 mln  2026.a 46,87 mln  2027.a 48,28 mln  2028.a 49,72 mln | Vastavalt RES 2024-2025 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada valemipõhist toetust igal aastal 29,3 mln eurot.  2023. aastaks juhtumipõhist toetust riigieelarves ette ei nähtud.  Kohalike teede hoiu rahastamise otsused tehakse riigi eelarvestrateegia 2025–2028 läbirääkimiste käigus 2024. aasta septembris.  **2023. a kevadel tegite ettepaneku, et teehoiutoetus oleks tulubaasi osa.**  **Toetame kohalike teede teehoiutoetuse üleviimist tulubaasi ning palume käsitleda seda Rahanduse töörühmas.**  Kohalike teede teehoiutoetuse üleviimine KOV tulubaasi tagab teede hoiuks mõeldud summa kasvu vastavalt tulumaksu laekumisele. Tulubaasi on mõistlik anda korraga mitu toetusliiki. | Läbirääkimised jätkuvad. |
|  | Sõidusoodustuse andmine kohaliku omavalitsuse otsustada, ühistranspordi-seaduse muudatus. Täpsemad andmed sõidusoodustuste mahu kohta puuduvad, kuid hinnanguliselt võib see summa riigis olla ca **5** mln eurot.  Omavalitsused ei saa sõidusoodustuste toetust, samas ühistranspordikeskused saavad | Tulenevalt kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (KOKS) § 6 lõikest 1 on iga KOVi pädevuses korraldada oma territooriumil ühistransporti, tegemist on KOV tuumikpädevusega. KOVi ülesandeid ühistranspordi kavandamisel ja korraldamise täpsustab eriseadusena ÜTS, mille § 13 on loetletud KOVI ülesanded oma haldusterritooriumil, muu hulgas kehtestab ta valla- ja linnaliinide avaliku liiniveo sõidukilomeetri tariifid või sõidupiletihinnad. Seega põhjendatud on, et KOV ise kehtestab ka sõidusoodustused enda territooriumil korraldatavatel liinidel. ÜTS § 13 lõike 1 punkti 10 kohaselt hüvitab omavalitsusorgan tema kehtestatud sõidusoodustused. Eelnõuga tehtava muudatuse tulemusena nähaksegi ette, et tegemist on täielikult KOV pädevuses oleva küsimusega, mille üle otsustatakse ühistranspordi korraldamise ülesande täitmise raames ja arvestades KOVi eelarvevahendeid. Kommertsliiniveol, millel puhul liiniloa andjaks on valla- või linnavalitsus või tema volitatud valla või linna ametiasutus või piirkondlik ühistranspordikeskus, võib vedajale panna avaliku teenindamise kohustuse valla- või linnavolikogu, kes ka otsustab hüvitamise kohustusega kaasnevad küsimused. |  |
| **Täiendavad ettepanekud:** | | | |
|  | **Teede riigistamine ja TEN-T teede nimekirja täiendamine, lisades Kunda sadama tee TEN-T loetelusse ning finantseerida riigieelarvest linnu/valdu läbivate riigimaanteede, sh TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede teehoidu.**  1) Euroopas loob merenduses 5,4 mln inimest lisandväärtust 485 miljardi euro ulatuses (Blonk, 2015). Euroopa merendussektori konkurentsivõime ja jätku­suutlikkuse tagamiseks on vajadus rakendada initsiatiivi „Sinine kasv“ - aruka, jätkusuutliku ja kaasava majandus- ja tööhõivekasv ookeanidel, meredel ja rannikul. Merenduse tähtsusest Euroopa jaoks näitab ka see, et 75% Euroopa rahvusvahelisest kaubandusest (Study on the Analysis and Evolution of International and EU Shipping, 2015) ja 40% Euroopa Liidu sisekaubandusest toimub meritsi (European Commission, 2016). Nimetatud näitajad on põhjuseks, miks rahvusvahelises kaubanduses osalevate sadamate areng on Euroopa Liidu jaoks oluline.  Eesti mereala on oluline osa Eesti Vabariigi territooriumist, kus viiakse ellu majanduslikke, kultuurilisi, keskkonnaalaseid ja julgeoleku huvisid. Samas teadvustame, et merendusega seotud küsimused on sageli laia rahvusvahelise mõjuga ning merenduse areng saab toimuda ainult konstruktiivses rahvusvahelises koostöös.  Majanduse toimimise eelduseks on hea transpordikorraldus. Hea transpordi­korraldusega ja –taristuga piirkonnad on aktiivsema majandustegevusega, millega panustatakse rahvusvaheliste ühenduste parandamisse ning mis loob võimaluse teenindada senisest rohkem ettevõtlust.  Eesti transpordi ja liikuvuse arengukavas on seatud eesmärgiks kooskõlas regionaal­poliitikaga tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ja kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega. Eesmärk on suurendada kohalike omavalitsuste kaasatus kohaliku transpordiprobleemide lahendamisele korraldades juurdepääs teenustele, haridusasutustele ja töökohtadele ning tagada ohutu ja ligipääsetava taristu olemasolu olemasoleva ressursi piires.  **Eeltoodule tuginedes on Eesti Linnade ja Valdade Liidu, Viru-Nigula vallavalitsuse ja Lääne-Viru Omavalitsuste Liidu (VIROL) selge seisukoht, et kõik riikliku tähtsusega sadamatega liituvad teed sh Kunda sadam tuleb kindlasti liita TEN-T loetelusse.**  See võimaldab Kunda sadamal saada osaks arvestatavast regionaalsadamate üle-euroopalisest transpordivõrgustikust ning aitab kaasata uusi investeeringuid Viru-Nigula valda ja Lääne-Virumaale. | **Kohalike teede lõikudel, mis viivad nt olulise tähtsusega sadamasse või lennujaama, võib esineda üksikuid funktsionaalseid riigitee tunnuseid, kuid liikluskoosseisu seisukohalt on tegemist eelkõige kohalikku liiklust teenindavate teedega ning seotud eelkõige kohaliku elu korraldamisega, mis on omavalitsuse ülesanne.**  TEN-T transpordivõrgutikku reguleerib Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013, 11. detsember 2013 , üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta.  TEN-T transpordivõrgustiku põhi- ja üldvõrkku kuuluvad maanteed, raudteed, lennujaamad ja sadamad on välja selgitatud vastavalt nende strateegilisele asukohale ja rollist rahvusvahelises transpordivõrgus toetamaks Euroopa transpordikoridoride efektiivset toimimist.  TEN-T põhivõrku kuuluvad Vanalinna sadam, Muuga sadam ja Paljassaare sadam ning üldvõrku Sillamäe sadam, Paldiski Lõunasadam, Rohuküla, Virtsu ja Pärnu sadamad.  Määrus näeb ette nõuded, millised sadamad saavad võrgustikku kuuluda. Kaubasadamad peavad vastama järgmisele kriteeriumile: aastane veoste kogumaht – puist- või muu lasti käitlemisel – ületab 0,1 % kõigis liidu meresadamates aasta jooksul käideldud veoste kogumahust. Selle kogumahu võrdlusalus on viimane kättesaadav kolme aasta keskmine, mis põhineb Eurostati avaldatud statistikal;  Seni pole Kunda sadama kaubamahud olnud piisavad , et TEN-T võrgustikku kuuluda. Hetkel puuduvad andmed, et Kunda sadam oleks kaubamahtusid viimastel aastatel suurendanud, Statistikaameti andmetel 2023. a kaubamahud võrreldes 2022. aastaga pigem langesid ( https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus\_\_transport\_\_veetransport/TS175) .  Koos ettepanekutega pole esitatud ka põhjendusi Kunda sadama vastavusest TEN-T määruse tingimustele.  Valitud sadamad peavad vastama rangetele ohutus- ja keskkonnanõuetele ning edendama jätkusuutlikku arengut, sealhulgas keskkonnahoidlikke transpordilahendusi ja energiatõhusust.  Arvestades TEN-T põhi- ja üldvõrku kuuluvate sadamate hulka Eestis ja geograafilist hõlmatust, ei oleks praeguses geopoliitilises olukorras täiendava sadama lisamine TEN-T üldvõrku otstarbekas ega ka lisandväärtust loov, isegi kui Kunda sadama kaubamahud kasvaksid ja kuulumine TEN-T võrgustikku oleks võimalik.  Ettepaneku on esitanud Eesti Linnade ja Valdade Liit, Viru-Nigula vallavalitsuse ja Lääne-Viru Omavalitsuste Liit, kuid ei selgu, milline on antud küsimuses Kunda sadama enda seisukoht ning kas on koostatud mõjude hinnang sh kohustuste osas, mis TEN-T võrgustikuga liitumine sadama jaoks kaasa tooks. |  |
|  | **Kohalike omavalitsuste haldusterritooriumi läbivate riigimaanteede korrashoiu tagamiseks eraldatavate vahendite mahu tõstmine.**  Määrata riigi seadusjärgseks kohustuseks kohalike omavalitsuste haldus­territooriumi läbivate riigiteede korrashoiu tagamiseks vajaliku rahastuse planeerimine riigieelarvesse ja vastavate vahendite eraldamine omavalitsustele.  Tallinna linna läbivad olemuslikult riigi tähtsusega ja TEN-T võrgustikku kuuluvad riigiteed, mistõttu peaksid need kuuluma majandus- ja taristu­ministri 25.06.2015 määrusega nr 72 „[Riigi­teede liigid ja riigiteede nime­kiri](https://www.riigiteataja.ee/akt/128062015003?leiaKehtiv)“ kinnitatud riigiteede nimekirja, mitte algama või lõppema KOV haldusterritooriumi piiril. Kehtiva määruse kohaselt ühendab riigiteede üks liik – põhimaantee - pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. See tähendab et KOV piiridesse jääva riigimaantee tunnustele vastava tee korrashoiu kohustus jääb KOV kanda, kuigi see peaks olema riigi ülesanne, sest KOV-i territooriumit läbimata ei ole võimalik tähtsate sadamate või raudteesõlmedeni jõuda.  Olemuslikult riigiteedena olevatena ja riigile strateegiliselt tähtsate transpordi­objektide ühendusteedena (ligi 1,77 mln m2 (106,163 km)), tuleb nende korrashoidu finantseerida riigi­eelarvest summas 76,1 mln €/aastas, mis on arvestatud [Tallinna tänavate PMS analüüsi](https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2023/Tallinna-teedel-ja-tanavatel-teekatte-seisukorra-andmete-mootmine-tootlemine-PMS-analuusja-tulemuste-valjastamine-2023) 2023. hindade alusel nõutava seisundi­taseme saavutamiseks vajalik regulaarne teehoiu kulu aastas.  [Liiklusseaduse](https://www.riigiteataja.ee/akt/120062022070?leiaKehtiv) §-s 11 on muu hulgas reguleeritud riigitee ehitamise raames ka riigile mittekuuluva tee osaline ehitamine, millest lähtuvalt on lubatud teehoiukavas oleva riigitee ehitamise raames riigile mittekuuluva tee osaline ehitamine, kui see on vajalik teedevõrgu terviklikkuse tagamisest avalikes huvides. Ühtlasi on sätestatud, et 1teehoiukava võib lisaks riigiteedele sisaldada ka kohalike teede liiklusohutust toetavaid tegevusi.  **Sellest lähtuvalt on ettepanek teedevõrgu arendamisel alustada läbi­rääkimisi kohalike omavalitsustega, et leppida kokku ja seadustada linnu/valdu läbivate teede teehoiu rahastamine.** **See võimaldab koos­töös Transpordiametiga alustada alljärgnevate olemuslikult riigiteede, sh. TEN-T võrgustikku kuuluvate maanteede korrashoiu rahastamisega/kaasfinantseerimisega riigieelarvest:**  - Peterburi tee Väo ristmikust kuni Tartu mnt (või Smuuli teeni);  - Vabaduse pst Männiku tee ristmikust kuni linna piirini Pääsküla jõe sillal;  - Paldiski mnt Haabersti ristmikust kuni linna piirini Tähetorni ristmikul;  - Suur-Sõjamäe tn (Kesk-Sõjamäe tn - J. Smuuli tee);  [Riigi eelarvestrateegia 2024-2027](https://www.fin.ee/media/10465/download) transpordi tulemusvaldkonnas on lahendamist vajavad väljakutsed:  • riigiteede seisundi parendamine ja remondivõla vähendamine;  • TEN-T nõuetele vastavate põhimaanteede ehituse rahastamine.  Eelnevat arvestades on Tallinna linn seisukohal, et pealinna suubuvate riiklikult tähtsate põhi­maan­teede, mis viivad rahvusvahelise lennujaama, sadama ja/või ühistranspordi­terminalini, riigiteede nimekirja kandmine (st kuni siht­kohani) ning teehoiu korraldamise kokku­leppimine peab toimuma riigi ja omavalitsuste vahel, andmata riigiteede nimekirja kantud teid riigi bilanssi. | Ühenduste arendamise ja erinevate liikumisviiside ühendamise meetmete raames toetati kohalike teede lõike, mis ühendavad erinevaid TEN-T võrgustikku kuuluvaid taristuid. Perioodil 2014-2020 eraldati toetust Tallinna, Narva ja Tartu linnale kokku 71,27 mln €.  Perioodil 2021-2027 on EL võtnud vastu kaalukad eesmärgid rohepöörde osas siis perioodil 2021-2027 saame suuremates linnades toetada rattateede põhivõrgustike ja trammiteede rajamist ning multimodaalsete sõlmpunktide arendamist. Seda selleks, et propageerida linnades, kus õhusaaste ja CO2 kontsentratsioon suurim, säästvat ja puhast liikuvust.  **Kohalike teede lõikudel, mis viivad nt olulise tähtsusega sadamasse või lennujaama, võib esineda üksikuid funktsionaalseid riigitee tunnuseid, kuid liikluskoosseisu seisukohalt on tegemist eelkõige kohalikku liiklust teenindavate teedega ning seotud eelkõige kohaliku elu korraldamisega, mis on omavalitsuse ülesanne.** |  |
|  | **Teehoiuks mõeldud vahendite eraldamisel toetusfondi kaudu lähtuda kohalike teede pinna-arvestusele põhinevast registrist ja inventariseerimise käigus saadud liiklussageduse andmetest ning eraldada raha ka muude kohalike teerajatiste hoolduseks.**  Tänased riigi poolt eraldatud vahendid teehoiu kulude katteks ei kata tegelikku vajadust, mistõttu on järgnevatel aastatel vajadus tõsta teehoiuks mõeldud vahendeid iga-aastaselt vähemalt 5% kuni teede olemi kohase amortisatsiooni välba saavutamiseni.  Teehoiuks mõeldud vahendite võrdsetel alustel eraldamisel toetusfondi kaudu tuleb lähtuda **kohalike teede pinna­arvestusel põhinevatest riikliku registri andmebaasidest.** Hetkel kasutusel oleva teehoiu vahendite eraldamise metoodika muutmine saab toimuda kohalike teede inventeerimise tulemusel omavalitsusliidu ELVL ettepaneku alusel.  Transpordiameti poolt korraldatud kohalike teede inventeerimine on lõppenud. Seisuga 22.08.2019 edastatud info kohaselt on loomisel kohalike teede panoraam­piltide vaatamise rakendus (EyeVi). Teehoiu toetuse jaotuse arvestuse uue metoodika välja­töötamise eelduseks on kohalike teede inventeerimise jätku­tegevuste läbiviimine. MKM on teinud ELVL-ile ette­paneku inventeerimise jätkutegevuste (kohalike teede liiklus­sageduse analüüs, kohalike teede optimaalse seisukorra määratlemine ning kohalike teede teehoiuks vajaminevate vahendite suuruse analüüs) läbiviimiseks ja rahastamiseks. Inventeerimise jätku­tegevuse rahastamiseks on kavas esitada taotlus Riigikantseleile toetuse eraldamiseks Poliitikakujundamise kvaliteedi arendamine meetmest. Kuivõrd toetusfondi osaks olev kohalike teede tee­hoiu toetus võib tulevikus muutuda kohaliku omavalitsuse üksuste püsiva tulubaasi osaks, soovitab MKM kaasata metoodika muutmisesse ka Rahandusministeeriumi. Teede pinna­arvestusel põhinev arvestus kajastab objektiivsemalt kohalike teede teehoiu vajadusi ning järgib võrdse kohtlemise põhimõtet. Arvestada tuleb ka jalgratta- ja/või jalgteid. | **Kliimaministeerium saab teha ettepaneku Vabariigi Valituse määruse muutmiseks kohe, kui vastav metoodika muutmisettepanek on ELVL poolt töörühmale esitatud.**  Kohalike teede remondi- ja hooldustööde mahajäämus 2021. aastal teostatud uuringu kohaselt moodustab ca 3 miljardit, mis tähendab, KOV teedevõrgu seisukorra parendamiseks optimaalse seisukorrani tuleks olemasolevat iga-aastast teede ja tänavate hooldus- ja remonditööde eelarvet kasvatada summani 314 miljonit eurot aastas.  Aastatel 2021-2023 on kohalikud omavalitsused investeerinud oma teedesse ca 170-220 mln € aastas. Riik on toetanud ja toetab kohalike teede hoidu ka edaspidi vastavalt riigi eelarvelistele võimalustele (valemipõhine toetus vastavalt teede pikkusele, juhtumipõhine toetus transiit- ja ettevõtlusega seotud teedele ning välisabi). Aastatel 2021-2023 on riik kohalike teede hoidu toetanud 50-80 mln aastas sh välisabi.  **2023. a kevadel tegite ettepaneku, et kohalike teede teehoiutoetus oleks tulubaasi osa.**  **Toetame kohalike teede teehoiutoetuse üleviimist tulubaasi ning palume käsitleda seda Rahanduse töörühmas.** |  |
|  | **Riigieelarveliste vahendite, CO2 kvootide müügist saadavate vahendite või EL 2021+ vahendite arvel finantseeritavad toetus­meetmed liikuvuse parandamiseks, sh elektrisõidukite laadimis­taristu rajamiseks, ühis­transpordi veeremi soetamiseks, ühis­transpordi jm aktiivsete liikumisviiside taristu rajamiseks.**  Elektritranspordi arendamiseks uute trammi­liinide ehitus ja vastava veeremi soetus, jalg­ratta­teede ehitus, elektri ja vesiniksõidukite soetus ja laadimis­taristu rajamine jms. Laadimistaristu loomine aitab tagada kiiremat üleminekut heite- ja müra­vabale autokasutusele, mis on oluline nii keskkonna­hoiu kui ka kliima­muutuste mõju leevendamisel. Elektrisõidukite laadimistaristu ehitamine on eelduseks madalama müra­tasemega sõidukite kasutusele­võtuks. Lisaks autodele peaks taristu võimaldama laadida ka teisi elektrilisi sõidukeid (jalgrattad, tõukerattad jne). | CO2 vaheditest on kavandamisel mitmed meetmed seoses alternatiivkütuste taristu arenguga (elektrilaadimistaristu raskeveokitele ning elektrilaadimistarsistu kortermajade juurde). Samuti toetame CO2 vahenditest ühistranspordi ligipääsetavuse parandamist, taktipõhise rongiliikluse arendamist ning Tartu-Riia rongiliikluse alustamist. Kavas on ka meetmed nullheitega ühissõidukite hankimiseks ühistranspordikeskuste poolt ning erinevat pilootprojektid ühistranspordi tõhustamiseks (sh koolitransport). |  |
|  | **Leida seadusandlik lahendus munitsipaal omandis olevatele kergliiklustee definitsioonile ning töötada välja kergliiklusteede kilomeetri põhine hooldus/korrashoiu riiklik rahastus mudel, mis on eraldiseisev riiklik toetus ja mis ei ole seotud kohalike teede hoiuks eraldatud toetus valemiga.**  Kehtivas liiklusseaduses on defineeritud jalgratta-ja jalgtee , jalgrattarada, jalgrattatee kuid üldine kergliiklustee definitsioon puudub. Kergliiklustee termin on küll kirjeldatud teeregistri põhimääruses *(1) kergliiklustee on sõiduteest eraldatud jalgratta- ja jalgtee, jalgtee, jalgrattatee või tee koosseisu kuuluv kõnnitee;* kuid puudub üldine seadusandlik terminoloogia. Samuti ei ole kergliiklusteed arvestatud kohalike teede hoiuks üldise kohalike teede hulka, (kuna tegemist on sõidutest eraldatud teega) seega puudub sellisele teeliigile riiklik teede­toetus. Ettepanek töötada välja kergliiklusteede hooldus ja korrushoiu riiklik toetus valem. | **Palume selgitada, milles seisneb kergliiklusteede omandipõhise definitsiooni erinevus.**  Kergliiklustee on defineeritud kliimaministri määruses nr 71 „Tee projekteerimise normid“, mille §2 (1) p 10 kohaselt on kergliiklustee kõnnitee, jalgtee, jalgratta- ja jalgtee ning jalgrattatee liiklusseaduse tähenduses;  Transpordiamet ja kohalikud omavalitsused teevad igakülgset koostööd kergliiklusteede rajamiseks suurendamaks kohalike elanike ligipääsetavuse võimalusi.  Kergliiklusteede omandipõhine jaotus ja korrashoiukohustus on määratletud sarnaselt avalikult kasutatava teega vastavalt sellele, kellele kuulub kergliiklustee alune maa või kelle kasuks on seatud servituut.  Õiguslikud tööriistad kergliiklusteede omandi korrastamiseks on hetkel olemas. Samuti on teeregistrisse võimalik kergliiklusteid kanda. Hetkel on probleem selles, et osadest KOVidest ei tule kergliiklusteede kohta andmeid. Kui algandmestik kergliiklusteede osas saab korda (teejooned tekitatud ja omand korrastatud), siis saab rääkida andmetest, mille pealt arvutada toetuse suurust.  Samas, riigi rahalised võimalused ja väljakutsed sunnivad otsima viise teedetaristu efektiivsemaks majandamiseks olemasolevate rahastamismahtude juures tagades samaaegselt arengudokumentides seatud eesmärkide täitmine.  Kliimaministeerium saab teha ettepaneku Vabariigi Valituse määruse täiendamiseks kergliiklusteedele toetuse osas kohe, kui teeregistris andmed korrastatud ja vastav toetuse valemi ettepanek on ELVL poolt töörühmale esitatud.  2023. a kevadel tegite ettepaneku, et teehoiutoetus oleks tulubaasi osa.  Kohalike teede teehoiutoetuse üleviimine KOV tulubaasi tagab teede hoiuks mõeldud summa kasvu vastavalt tulumaksu laekumisele ning võimaldab vahendite paindlikku kasutamist. Tulubaasi on mõistlik anda korraga mitu toetusliiki.  Toetame kohalike teede teehoiutoetuse üleviimist tulubaasi ning palume käsitleda seda Rahanduse töörühmas. |  |

1. [Majandus- ja taristuministri 05.01.2015 määrus nr 1 „Liikluspiirangute avalikustamise ja liikluskeelu alasse loa taotlemise ja loa väljastamise kord](https://www.riigiteataja.ee/akt/122122020014?leiaKehtiv)“ [↑](#footnote-ref-1)